ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, * * *

Cena 30 gr.

Nr. 6. | **Rok wydania siódmy.** | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 15 lutego 1928 r. | **Ogólnego zbioru** **Nr. 204**



Składy tartego materjału w Gdańsku, dziś największym porcie dla wywozu drzewa w Europie.

Ósma rocznica przystępu do Dominium Maris.

Osiem lat temu w ostatnich dniach stycznia i w pierwszych 10-ciu dniach lutego objęliśmy w posiadanie tę część kraju, która łączy nas obecnie przez morze z całym światem w sposób wolny i przez nikogo nieskrępowany.

Prócz właściwego wybrzeża otrzymaliśmy również pas wód terytorjalnych szerokości 3 mil morskich, nad któremi rozciąga się jeszcze nasza władza lądowa. Na tych wodach szerokości przeszło 5 i pół km., stanowiących pokaźną powierzchnię kilkuset km^2 prawa obcych statków są ograniczone, a wypadki zaszłe na statkach podczas ich pobytu na tych naszych wodach terytorjalnych, o ile nie są to statki wojenne, korzystające z prawa gościnności, podlegają naszemu sądownictwu lądowemu.

O wiele ważniejszem aniżeli zdobycie prawa suwerenności na tych wodach Bałtyku jest przywrócenie Rzeczypospolitej odrodzonej praw Państwa bałtyckiego, którem była niewzruszenie od pokoju toruńskiego w wieku XV-tym aż do czasów rozbiorów.

Posiadając więc dziś pełnię praw jako państwo morskie odzyskała Polska tylko swe prawa dziedziczne, wynikające z naturalnego położenia jej ziem i stanowiska wywalczonego niegdyś dla normalnego funkcjonowania gospodarczego organizmu państwa.

Historja Gdańska, którego rozkwit pada na stulecia zespolenia państwowego i gospodarczego z Polską, potwierdza słuszność normalnego dążenia Polski w kierunku północno-zachodnim ku morzu jako utraconej granicy naturalnej już w czasach walk z Krzyżakami za Krzywoustego i Jagiełły. Tak też jest obecnie, gdy w warunkach nienormalnie wąskiego i ograniczonego dostępu do morza, Polska szybko stwarzać musi nowy wylot ku morzu — przez Gdynię z zastosowaniem kolei Bydgoszcz—Gdynia, równolegle do starego wylotu przez Gdańsk, którego połączenie wodne i kolejowe z wewnętrznemi częściami Rzeczypospolitej już jest niewystarczające.

Jakżeż odmiennie dziś patrzymy na sprawę należytego wykorzystania morza w porównaniu do dnia 10-go lutego, gdy obejmujący wybrzeże generał Haller dnia 10-go lutego 1920 roku wrzucił w Pucku symboliczny pierścień do morza.

Akt ten, który się odbył w historycznym Pucku, miał swoje uzasadnienie, jednak dziśby go wykonano inaczej, a pierścień padłby w Gdyni, w głębokiej zatoce niezamarzającej, lub pod Rozywiem na wielkiem morzu.

Warunki, w których się rozwijają skutki zaślubin Polski z morzem szybko przerastają pojmowanie z dnia 10 lutego 1920 roku, wobec czego dziwnem nam się dziś wydaje, że pierścień spoczął na płytkiem dnie zarośniętej trawą i niemającej znaczenia dla żeglugi wewnętrznej części zatoki Puckiej.

Miejmy nadzieję, że za dalsze 8 lat to co czynimy dziś będzie się zdawało również w świetle krytycznem innem, aniżeli się przedstawia nam obecnie. Ufajmy, że za 8 lat będziemy widzieli jak mało jeszcze uczyniliśmy do roku 1928-go dla spraw żeglugi morskiej.

Możemy mieć zresztą nie nadzieję, lecz już pewność, że sprawa naszej żeglugi i portów już w najbliższych latach nabierze o wiele szerszego znaczenia aniżeli sobie dziś możemy wyobrazić.

Po ukończeniu strejku angielskiego okazało się, że w warunkach już nie strejku, lecz wzmożonej konkurencji eksportowej dla węgla i wzmożonej konkurencji ze strony drzewa sowieckiego ruch portu gdańskiego wzrósł jeszcze o 15 %, w Gdyni o 100 %.

Pokazało się również, że import zaczyna gwałtownie wzrastać i że setki tysięcy ton rudy, a nawet do 1 000 000 ton rudy mogłoby rokrocznie wchodzić przez naszą własną bramę portową dla potrzeb własnego hutnictwa, hutnictwa czechosłowackiego i hutnictwa na Górnym Śląsku niemieckim, lecz niestety odpowiednie urządzenia przeładunkowe jeszcze nie są rozbudowane.

Dziś zaczyna przeważać zdanie, że porty polskiej unji celnej będą zawsze miały olbrzymią przewagę eksportu nad importem.

Nie można żadną miarą zgodzić się na zdanie powyższe, wypowiadane dziś między innemi przez tych, którym się zdawało jeszcze niedawno, że węgiel polski nigdy nie znajdzie drogi na Bałtyk nawet w mniejszej mierze niż dziś.

Nie powinniśmy zapominać, że wszystkie większe porty Europy północno-zachodniej, zaczynając od Havru, a więc Havre, Dunkerka, Gandawa, Antwerpja, Rotterdam, Amsterdam, Brema, Hamburg, Kopenhaga, są portami o przeważającym imporcie i jeśli porty polskie, pod któremi rozumiemy kompleks portowy polskiej unji celnej: Gdynia—Gdańsk—Tczew, rozwiną się jako ośrodek składowo-rozdzielczy podobnie jak powyższe porty, w co już prawie wątpić nie można, to i import surowców kolonjalnych, rudy metali, ryby, tłuszczów, używek itd. będzie miał tendencję przewyższać eksport, za wyjątkiem węgla i drzewa. A że eksport węgla i w mniejszym stopniu drzewa jest zapewiony na długie lata, więc oczekiwać można nie przewagi importu, lecz równowagi importu i eksportu — z lekką może przewagą eksportu co do ilości, lecz z niemniej znaczną przewagą importu co do wartości.

Stąd więc kompleks portowy polskiej unji celnej ma zapewnione w przyszłości powrotne frachty, co pozwoli na tem szybszy jego rozwój i przyciągnięcie doń olbrzymich ilości obcych linij.

Można mieć prawie pewność, że perspektywa tu nakreślona ukaże się w całej pełni już za 2 lata, t. zn. wtedy, gdy Gdynia będzie mogła być już należycie wykorzystana dzięki sprawnemu funkcjonowaniu nowej linji kolejowej i rozbudowie urządzeń portowych. Jednocześnie wystąpi na jaw konieczność pełnej eksploatacji Tczewa i Wisły Morskiej jako terenu portowego, łączącego się bezpośrednio z żeglugą wewnętrzną Polski.

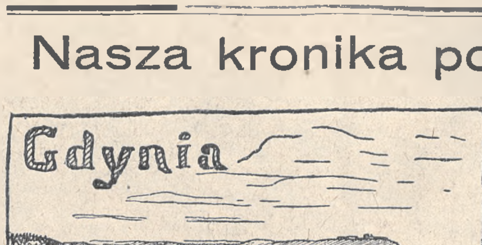
Przed tą ostatnią staje obecnie nadzwyczaj ważne zadanie historyczne, które przechodziły drogi wodne innych krajów Europy. Przypomnijmy tylko rolę dróg wodnych Francji, o wiele skromniejszych niż nasze, a rozbudowanych po klęsce w 1871 roku dzięki zbiorowej finansowej pomocy całej ludności Francji. Dzięki tym drogom wodnym Francja zdołała rozwinąć swój przemysł i rolnictwo ze zdolnością do eksportu mimo straty wschodnich prowincji i olbrzymiej kontrybucji wojennej. Niemcy w ciągu ostatnich lat 50-ciu nie mogłyby rozwinąć należycie swego przemysłu gdyby nie należyte wykorzystanie dróg wodnych Renu, Łaby i Odry w pełnej możliwej mierze.

Przy tem zaznaczyć należy, że warunki terenowe w Niemczech są gorsze aniżeli u nas, Łaba zaś, nie mówiąc już o Odrze, jako naturalna droga wodna ma o wiele skromniejsze możliwości aniżeli Wisła, która w okresie letnim ma normalnie 2 razy korzystne wezbranie wody.

Bez wykorzystania naszej sieci dróg wodnych nie wykorzystamy należycie naszego wylotu morskiego, i dla przewozu najtańszych towarów, które stanowią jakby fundament dla możliwości powstania przemysłu wszechstronnego w kraju, nieodzowna jest prócz kolei **sieć wodna.**

W ósmą więc rocznicę objęcia morza pamiętajmy również o naszych drogach wodnych wewnętrznych.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Wyratowanie kutra rybackiego wraz z załogą przez torpedowiec „Kujawiak“. Torpedowiec „Kujawiak“ wyratował i przyprowadził do portu jeden z gdyńskich kutrów rybackich. Załoga kutra chciała ocalić swe sieci przed burzą, lecz sama się znalazła w potrzebie i kuter byłby zatonął gdyby nie skuteczna pomoc torpedowca.

Roboty portowe w Gdyni. Podłużane jest obecnie molo osłaniające przy porcie rybackim, wobec czego ukrycie dla statków rybackich w tym porcie znacznie się polepszy. Na głównem molo firma TRI bije pale nie tylko pod fundamenta dla dźwigów portalowych Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa, lecz również pod wielką wy-

wrotnicę mostową tegoż towarzystwa, która ma stanąć dopiero w jesieni. — Draga XIII pracuje wgłębi basenu przy wykańczanej łuszczarni ryżu, dragi Dan i Passepartout w pobliżu wejścia do basenu. Łuszczarnia ryżu sprowadziła już maszyny i zamierza w najbliższym czasie rozpocząć przerniał. Prosi ona specjalnie o jaknajszybsze uprzystępnienie jej okrętom, wobec czego jedna z drag prowadzi do niej w płytkim jeszcze basenie dojazdowy kanał.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Par. Poznań przybył 13-go do Rotterdamu, skąd zabierze 2000 t. koksu z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Par. Warta przybył 13-go do Casablanca (Maroko) i ładuje dodatkowo 260 t. trawy morskiej z przeznaczeniem do Gdańska. — Par. Tczew jest w drodze z 220 fathom drzewa i 180 t. zboża z Gdańska do Rotterdamu. — Par. Toruń ładuje w Gdańsku węgiel do Sztokholmu. — Par. Wilno wyładowuje w Kopenhadze koks z Sunderlandu. — Par. Katowice 14-go odpłynął z Gdyni do Norrköpingu z węglem. — Par. Kraków wyładowuje w Norrköping węgiel z Gdyni.

Ruch portu gdyńskiego za pierwszy tydzień lutego. Już drugi tydzień w Gdyni stoi pod znakiem 30 tysięcznego eksportu węgla, co oznacza 120 000 ton miesięcznie, liczbę dla zimowych warunków bardzo poważną, zbliżającą się do ½ przeładunku miesięcznego w Gdańsku. — Przybyło do portu w tygodniu 14 statków o łącznej ładowności 12 816 ton rej. netto (13 parowców, 1 motorowiec). Wśród statków na wejściu było 6 szwedzkich, 4 duńskie, 2 łotewskie, 1 francuski, 1 niemiecki, 12 statków zawinęło próżnych, 1 z 2 pasażerami i 4 t. drobnicy, 1 z 1 000t. tomasówki. — Odpłynęło w tygodniu z portu 14 statków o łącznej ładowności 13 557 t. r. n. (13 par., 1 mot.). Wśród statków na wyjściu było polskich 2, szwedzkich 5, duńskich 4, norweskich, francuskich, niemieckich po 1. Z pasażerami (120) i towarem (1 t.) odszedł 1 statek, 13 zaś wywiozło węgiel. Ogółem wywieziono 29 822 t. węgla, w tem 906 t. węgla statkowego. W najbliższych tygodniach spodziewać się można w porcie gdyńskim znacznego ożywienia, gdyż do Gdyni zaczną zawijać regularnie statki jeszcze jednej linji towarowej południowo-amerykańskiej i statki linji norweskiej.

Ruch portu gdyńskiego w drugim tygodniu lutego. Przybyło do portu w tygodniu 11 parowców o łącznej ładowności 10 947 t. rej. netto, w tej liczbie 1 polski, 3 szwedzkie, 3 łotewskie, 2 niemieckie, 1 duński, 1 francuski. Z tych statków 9 zawinęło do portu w stanie próżnym, 1 z ryżem (250 t.), 1 z tomasówką (1 000 t.). — Odpłynęło w tygodniu 12 parowców o łącznej ładowności 10 646 t. r. n., w tej liczbie 1 polski, 6 szwedzkich, 3 łotewskie, 1 duński, 1 niemiecki. Pod balastem odpłynęło 2 statki, reszta miała węgiel. Węgla wywieziono w tygodniu na statkach 22 576 ton, w tem 895 t. węgla statkowego.



Ruch statków w porcie gdańskim za ostatni tydzień. W ostatnim tygodniu zawinęło do Gdańska 76 statków morskich, w tej liczbie 70 parowców, 1 motorowiec, 2 żagl. z mot., 1 żaglowiec, 1 holownik, 1 parowiec cysternowy. Co do narodowości statków na wejściu było statków: gdańskich 2, duńskich 15, szwedzkich 19, niemieckich 25, angielskich 6, łotewskich 3, norweskich, holenderskich, francuskich, fińskich, litewskich, sowieckich po 1. W stanie próżnym przyszło 40 statków, z drobnicą weszło 18, z pasażerami i drobnicą 3, z żelastwem 4, ze śledźmi 3, z rudą żel. 3, oraz po 1: z tmasówką, fosfatem, drzewem, pszenicą, żelaznemi brykietami. — Na wyjściu były 84 statki, w tem 35 z węglem, 9 z drzewem, 9 próżnych, 18 z drobnicą, 3 z drzewem i drobnicą, 3, z pasażerami i drobnicą 2, z podkładami żelaznemi, 2 z fosfatem 2, z cementem, z częściami maszyn, z resztą ładunku śledzi, z drzewem i drobnicą po 1.

Przeładowano w tygodniu w imporcie ze statków na kolej 11 405 t. rudy żelaznej, 3 420 t. złomu (żelastwa), 11 355 t. nawozów sztucznych i 6 850 t. innych towarów. — W eksporcie wyładowano z kolei 88-827 t. węgla, 826 wagonów drzewa, 139 wag. zboża, 34 wag. cukru i 738 wag. innych towarów. — Liczby powyższe świadczą o lekkiem zmniejszeniu się wywozu węgla, oraz o intensywnym przeładunku w imporcie — rudy i nawozów sztucznych. Pozatem ożywił się dowóz śledzi.

Ruch osobowy był nikły. Przyjechało 40 pasażerów — z Londynu, Hull i Sztralsundu, odjechało morzem zaledwie 10-iu pasażerów — w tej liczbie 8 do Lipawy i 2 do Gandawy.

Nowiny żeglarskie.

— **Nowa latarnia radjowa w kanale La Manche.** Ażeby ułatwić dostęp do Cherbourga uruchomiono w Barfleur Gatteville, na zewnętrznym cyplu północnowschodnim Normandji latarnię radjową, która narazie funkcjonuje tylko doświadczalnie. Jej charakterystyka jest następująca: długość fali 1000 mtr., fale modulujące przy częstości 1 600 mtr., dające przy odbiorze dźwięk zbliżony do nuty sol 5. Latarnia działa tylko podczas mgły, nadając co 10 minut, zaczynając od pełnych godzin cztery emisje kolejne sygnałów następujących: A) trzy litery wskazujące F, B) serje długich kresek i co trzy litery wskazujące F, poczem następuje milczenie w ciągu 10 sekund, a sygnał się powtarza 4-o krotnie.

Stan lodu na Bałtyku 15 lutego.

WODY POLSKIE: Rozywie-morze, Hel-port i morze, Gdynia-port i morze wolne od lodu, żeglugabezprzeszkód. Tczew (Wisła Morska) słaby przepływ kry, żegluga bez przeszkód.

PRUSY WSCHODNIE: w kanale królewieckim mocna pokrywa lodowa, kanał dojazdowy utrzymują łamacze lodu. Na Zalewie i do Elbląga żegluga pozostaje zamknięta.

LITWA: Kłajpeda — cienka pokrywa lodowa, dla żaglowców żegluga utrudniona.

ŁOTWA: Z wyjątkiem Ainaschi, gdzie żegluga pozostaje zamknięta, wszędzie żegluga bez przeszkód.

ESTONJA: Zerel, Filsand, Dagerort, Tahkona, Odensholm i Nargen bez lodu. Na redzie Tallinnu i koło Kokskär gruba kra, żegluga zamknięta. Dalej ku wschodowi i w Moonsundzie żegluga pozostaje zamknięta.

DOJAZD DO LENINGRADU. Na pierwszej sekcji od Leningradu mocna pokrywa lodowa, żeglugę potdrzymuje łamacz lodu, dalej warunków nie można rozpoznać z powodu złej widoczności (prawdopodobnie zupełne zamknięcie żegugi, którego unika notować radjo leningradzkie).

FINLANDJA: We wschodniej części zatoki fińskiej z Kotką wyłącznie żegluga zamknięta. Na południe od Hogland i na zachód od tej wyspy również. Do Helsinforsu doprowadza statki łamacz lodu. Koło Porkala pra-

cuje również łamacz lodu w stałym lodzie. Do Hangö prowadzi łamacz lodu przez stały lód. W zachodnim dojeździe Hangö utrzymuje się kanał w lodzie. Do Abo wprowadza łamacz lodu. Koło Utö drobna kra, na widnokręgu Utö wody wolne. Przed Mariehamnem pokrywa lodowa, żegluga możliwa tylko dla statków wzmocnionych. Raumö, Mäntyluoto i Räfsö — zbita kra, żegluga prowizorycznie zamknięta. Dale ku północy żegluga zamknięta do wiosny.

WYPADKI MORSKIE.

Christian. Na motorowcu duńskim Christian wybuchł w porcie kopenhaskim pożar, który znacznie uszkodził statek. Ładunku na statku nie było.

Uratowanie parowca włoskiego „Maria Teresa". Przyprowadzono tu ściągnięty z mielizny pod Stolpmünde parowiec włoski Maria Teresa. Parowiec ten znajdował się w drodze z Huelvy do Gdańska z ładunkiem 6000 ton rudy. Parowiec zmylił drogę przy burzliwej pogodzie. Ściągnięcie parowca z ławicy oznacza uratowanie dużego majątku i przyniesie towarzystwom ratowniczym poważne zyski.

Żegluga wewnetrzna.

Zatoniecie parowca „Wrobna" na Dolnej Wiśle. Podczas akcji łamania lodu na Wiśle zatonął parowiec rządowy „Wrobna" stacjonowany w Tczewe. — „Wrobna" była małym łamaczem lodu, starej konstrukcji, używanym tylko do służby pocztowej podczas łamania lodu. Znajdując się w drodze z Tczewa do miejsca gdzie odbywało się łamanie lodu, koło Fordona Wrobna osiadła na mieliźnie pod Zakurzewem koło Grudziądza. Duży odłam kry przez nacisk na statek zepchnął go z mielizny i zatopił na głębokości ok. 2 metrów. Załoga się uratowała. Natychmiast zarządzono akcję podnoszenia parowca przy pomocy dwu promów i dwu łamaczy lodu, które miały ochraniać podnoszenie parowca przy pomocy promów od kry. Tymczasem kra już zerwała komin i nadbudówki z zatopionej Wrobny. — Wobec podniesienia się wody podniesienie Wrobny jest jednak na razie niemożliwe. Jest nadzieja, że przejście gęstej kry, które odbywa się obecnie w tem miescu przy wysokim stanie wody oszczędzi kadłub Wrobny, która następnie przy korzystnym stanie wody zostanie podniesiona.

Ruch rzeczny na Dunaju. Po przejściu lodu 4-go lutego rozpoczęto ruch towarowy. Ruch osobowy rozpocznie się dopiero w kwietniu.

Kronika światowa.

NIEMCY.

Niemiecka linja do Algieru, Oranu, i Tunisu. Zawarcie traktatu handlowego francusko-niemieckiego pozwoliło Deutsche Levante Line otworzyć linję regularną ku portom francuskim afrykańskim, Oranowi, Algierowi i Tunisowi. Jako pierwszy statek na tej linji wyruszył 18-go stycznia parowiec „Volos".

Niebezpieczne szczątki statku w porcie królewieckim. Hansa podaje szczegóły ciekawego procesu wytoczonego Rzeszy niemieckiej i krajowi pruskiemu przez Reederei Aktien Gesellschaft 1896 roku w Hamburgu.

Parowiec tego towarzystwa natknął się w porcie królewieckim na statek zatopiony, leżący całkowicie pod wodą. Powód szuka odszkodowania ze strony Rzeszy i kraju Prus. Sąd krajowy w Królewcu uznał za słuszną skargę przeciwko obydwu pozwanym. Sąd Rzeszy stwiedrził jednak, że tylko kraj Prusy winien odszkodowania. Protesty pozostały bez skutku. Wszystkie sądy, włącznie z sądem Rzeszy uznały przewinienie kapitana portu, który nie oznaczył miejsca gdzie się znajdował zatopiony statek, a kapitan portu jest niewątpliwie urzędnikiem pruskim. W tym wypadku jest decydującem, w czyjej służbie znajdował się urzędnik mimo, że zarząd dróg wodnych w Królewcu wykonywany jest na koszt i zarządzenie Rzeszy. Prusy więc musiały zapłacić szkody.

GRECJA.

Żeglugowy bank kredytowy i towarzystwo asekuracyne morskie w Atenach. W Atenach powstaje, założone przez armatorów greckich towarzystwo asekuracyjne, równolegle z którym powstać ma również żeglugowy bank kredytowy.

RYBACTWO MORSKIE.

Z gdańskiego rynku rybnego.

W ostatnich tygodniach zapotrzebowanie świeżej ryby pokazywało się na rynku gdańskim w znacznej mierze dowozami wagonowymi z Göteborga via Trelleborg—Saśnice, jednak w drugim tygodniu lutego burzliwa pogoda zupełnie sparaliżowała połowy szwedzkie w Kattegacie i dowozów stamtąd przynamniej świeżej ryby przez Saśnice nie było. Zastępczo sprowadzono zato tą samą drogą mrożone śledzie z Trondhjem oraz świeże śledzie z Belgji. Oczywiście wobec takiej konjunktury ceny poszły w górę. Połowy na naszem wybrzeżu były również nieznaczne a dowóz do Gdańska wobec burzliwej pogody niedogodny. Zato dowieziono sporo ryby słodkowodnej, jednak zapotrzebowanie sezonowe również na rybę świeżą jest znaczne i ceny na wszystkie gatunki ryby są wysokie.

Płacono za świeże śledzie 0,25—0,35 guldena, za świeże dorsze 0,30—0,40 gld., za sielawki (szprotki albo breitlingi) 0,10—0,15 gld., za łososie 3,50—4 gld., za węgorze 3,—, za sandacze 1,50, za karpie 1,80, za szczupaki 1,10 gld.

Za wędzone łososie 7 złotych, za buklingi 0,60—0,70, za szproty 0,40—0,50, za wędzone flądry 1,20—1,50, za smażone minogi 2,00—2,50, za wędzone węgorze 4,— do 4,50 zł.

Handel śledźmi. Tendencja na rynku śledzi w Gdańsku jest mocna dla wszystkich gatunków.

Szkockich śledzi w ostatnim tygodniu nie dowieziono, przy dość wysokiem zapotrzebowaniu. Notowania obecne są następujące: najlepsze Large Matties 100 sh. za 2 półbeczki, Selected Matties i Medium Matties odpowiednio 90 i 80 sh. Drugi gatunek matjasów do 10 sh., tańszy jest Trade Mark Matfulls 55—57 sh., Trade Mark Matfulls 53—55 sh. Zwykłe Matfullsy 50—51 sh., Mattjasy 48—49 sh. Gatunek „Crown" Matties 49—50 sh. Matfulls 54—55 sh. Spęty 49—51 sh. Torn Bellies 35—36 sh.

Śledzie gatunku Yarmouth przywiozły w tygodniu z Yarmouth i Lowestoftu parowce „Elsa" i „Edith Bosselmann". Zapasy tegoroczne śledzi w tych portach i ośrodkach solenia śledzi sa bardzo nieznaczne. Obecnie notowane są Matfullsy yarmutskie pierwszej Trade Mark 54 sh., Mattjasy 53 sh. Zwykłe Matfullsy 50 sh., zwykłe Mattjasy 48—49 sh. Półbeczki droższe są o 4 sh. za dwie półbeczki.

Norweskie śledzie świeżego solenia jesiennego, Sloeheringe 1927 wbrew oczekiwaniom też idą w górę. Ceny dla tych śledzi wynoszą już 19,50 koron norweskich. Norweskie śledzie wiosenne (Vaarheringe 1927) mają również mocną tendencję. Notowania obecne. 4—500 sztukowe śledzie wiosenne 25 sh., 5—600 sztukowe 26 sh., 6—700 sztukowe 27 sh. Półbeczki są droższe o 3 sh. na dwu półbeczkach.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

5 lutego:
niem. par. **Elsa** 505 z Yarmouth 3511/1 i 395/2 beczek.
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 z Yarmouth 3593/ i 390/ beczek.

10 lutego:
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga.

11 lutego:
niem. par. **Königsberg** 393 z Yarmouth.

Połowy na wybrzeżu w styczniu.

Połowy morskie w styczniu nie przedstawiały się naogół korzystnie (według urzędowego oszacowania wynosiły w styczniu 205.198 złotych, w grudniu 201.767 złotych), natomiast ilościowo połowy spadły znacznie, bo z 172.158 kg. w grudniu na 90.046 kg. w styczniu.

Przyczyniło się do tego gwałtowne zmniejszenie się ilości połowionych sielawek (szprotów), co jednak nie wpłynęło znacznie na zmniejszenie wartości połowu, gdyż szproty jak wiadomo są rybą bardzo tanią na naszym wybrzeżu. Wartość połowów natomiast podniosły pomyślniejsze połowy śledzi, mielnic i troci, węgorzy, oraz ryb słodkowodnych, poławianych w zatoce Puckiej, które wyrównały straty na zmniejszeniu połowów łososia, flader i skarpi.

Zmniejszenie połowów łososia, który jest prawie wyłącznie zdobyczą helan, oraz połowy nieco obfitsze śledzi w obwodzie gdyńskim wyrównały szanse poszczególnych obwodów, zmniejszając wyjątkowe uprzywilejowanie w połowach obwodu wschodnio-helskiego.

Na głowę rybaka, uprawiającego połowy, przypadło teraz, w styczniu, w obwodzie wschodnio-helskim 969 zł. (w grudniu 1116.— zł.), w obwodzie zachodnio-helskim 134.— zł. (w grudniu 87.— zł.), w obwodzie gdyńskim 323.— zł. (w grudniu 201.— zł.), i w obwodzie puckim 56.— zł. (w grudniu 57.— zł.).

Wpływy z połowów pozostały, jak widać, bardzo niskie w obwodzie puckim i nieznacznie się poprawiły w obwodzie zachodnio-helskim i gdyńskim, są jednak w wysokiej mierze niewystarczające w obwodzie zachodnio-helskim, mającym mniejsze poparcie w rolnictwie i w innych ubocznych zarobkach.

Ogólna ilość rybaków, uprawiających swój zawód, w styczniu nieco się podniosła (styczeń 854, grudzień 809), przyczem udział pucki pozostał bez zmian (267 rybaków), w obwodzie gdyńskim i zachodnio-helskim udział w rybołóstwie nieco się zwiększył (gdyński obwód grudzień 103, styczeń 110; w zachodnio-helskim grudzień 315, styczeń 345), a we wschodnio-helskim obwodzie udział rybaków w połowach nieco się zmniejszył (grudzień 124, styczeń 112).

Ilość kutrów motorowych. zajętych w połowach, w porównaniu z grudniem zmniejszyła się w Helu o 4 (z 29 na 25), w obwodzie zachodnio-helskim zwiększyła się o jeden (z 21 na 22), w gdyńskim obwodzie pozostała bez zmiany (24), w puckim obwodzie kutrów motorowych wogóle niema.

Łodzi żaglowych w obwodzie wschodnio-helskim w styczniu nie stosowano (w grudniu używano 6 łodzi), w obwodzie zachodnio-helskim użyto 50 zamiast 49 w grudniu, w gdyńskim obwodzie zamiast 19 w grudniu stosowano 22 w styczniu, w puckim posługiwano się jak i w grudniu 64 łodziami żaglowemi.

Sieci stojących stosowano w styczniu przeszło 20% więcej niż w grudniu, we wszystkich obwodach, pławnic stosowano prawie przeszło 4 razy więcej niż w grudniu, a sposób ten połowu stosowano wyłącznie jak w grudniu tak i w styczniu w obwodach gdyńskim i puckim.

Niewodów przybrzeżnych stosowano również więcej niż w grudniu i również jak w grudniu tylko w obwodach zachodnio-helskim i puckim. Odwrotnie niewodów dennych prawie nie stosowano (zastosowano tylko jeden w zachodnio-helskim obwodzie), podczas gdy w grudniu obwód gdyński używał ich 19.

Haczyków małych wystawiono 2 razy mniej niż w grudniu (styczeń 32.000, grudzień 64.0000), przy czem obwód gdyński już nie stosował haczyków wcale, gdy w grudniu wystawił ich 19.000.

Obwód wschodnio-helski haczyków nie stosował, natomiast łososiowych użył więcej niż w grudniu (8.200, w grudniu 7.300), a w gdyńskim obwodzie zastosowano łososiowych haczyków 280, w grudniu 200. Gdzie indziej haczyków łososiowych nie stosowano. Bodzenie ościami stosowane jak i w grudniu tylko w obwodach puckim i zachodnio-helskim, rozwinęło się silniej w styczniu tylko w obwodzie puckim (styczeń 123, grudzień 106 ości). W obwodzie zachodnio-helskim w obu miesiącach używano do 50 ości. Co do poszczególnych gatunków ryby, to połowy szprotów przejściowo zmniejszyły się znacznie w styczniu. Obwód zachodnio-helski z 90.000 w grudniu zmniejszył połowy na 21.560 kg. w styczniu, wschodnio-helski obwód z 24.700 kg. w grudniu na 4.450 kg. w styczniu, pozostałe dwa obwody złowiły jeszcze mniejsze ilości niż w grudniu. Prawie cały połów tej ryby poszedł do wędzarni miejscowych po względnie wysokiej cenie, która następnie spadła w końcu miesiąca.

Połowy fląder zmniejszyły się z 6.400 kg. w grudniu na 2.420 kg. w styczniu, większość połowów styczniowych przypadła obwodowi zachodnio-helskiemu, który w grudniu złowił tylko 600 kg., natomiast obwód gdyński, który miał ⁴/₅ całego połowu tej ryby w grudniu, nie łowił tej ryby wcale (zaledwie 30 kg.). Tak samo miało się ze skarpiami, które zresztą znikły zupełnie z połowów z wyjątkiem 50 kg. w obwodzie puckim.

Połowy śledzi bałtyckich, w dobrej jakości, względnie dopisały w tym miesiącu. Obwód gdyński, gdzie złowiono 10.345 kg. tej ryby (w grudniu 2.200 kg.), w obwodzie zachodnio-helskim i puckim połowy śledzia się zwiększyły, w obwodzie helskim nieznacznie się zmniejszyły. Łączna ilość złowionego śledzia w styczniu była 18.330 kg., w grudniu złowiono tylko 5.740 kg.

Łosoś niezbyt dopisał w styczniu, lecz zato ceny na niego poszły w górę. Helanie złowili w styczniu 13.010 kg. tej ryby (w grudniu 23.630 kg.). Z innych obwodów w gdyńskim i puckim złowiono jej niewielkie ilości. Ogólny połów wynosił w styczniu 13.305 kg., w grudniu 24.610 kg.

Mielnic i troci złowiono stosunkowo sporo w styczniu, bo 5.101 kg. (w grudniu 308 kg.), przy czem lwia część połowu przypadła obwodowi gdyńskiemu z 4.476 kg., mniejsze ilości złowiono w obwodzie puckim i zachodnio-helskim.

Połowy węgorza znów nieco się ożywiły w obwodzie zachodnio-helskim, gdzie złowiono 8.200 kg. (w grudniu 750 kg.), pozatem w obwodzie puckim złowiono 1.235 kg. (w grudniu 1.465 kg.).

Połowy pomuchli trzymały się na poziomie poprzedniego miesiąca (styczeń 11.125 kg., grudzień 11.580 kg.), lecz połowy jeszcze więcej niż w grudniu skoncentrowały się w obwodzie gdyńskim (7.150 kg., grudzień 5.670 kg.), w obwodach zaś wschodnio-helskim i puckim połowy się zmniejszyły.

Brzon prawie nie łowiono wcale. Szczupaków i płotek w styczniu, w przeciwieństwie do grudnia i innych miesięcy, łowiono więcej w obwodzie zachodnio-helskim aniżeli w puckim, przy ogólnej ilości tych gatunków 1.660 kg. i 1.300 kg. Okonie natomiast były łowione tylko w obwodzie puckim (600 kg.), kwapów tylko 50 kg. w obwodzie zachodnio-helskim. Tanie knurhany łowiono w obwodzie gdyńskim i puckim (330 kg.).

Ceny za kilogram w złotych były: za szproty 0,50, za flądry 1,— zł., za skarpie 1,41 zł., śledzie 1,— zł., łososie 8,— zł., mielnice i trocie 3,50 zł., węgorze 3,— zł., pomuchle 1,— zł., za brzony 2,60 zł., za szczupaki 3,—

zł., za kwapy 1,20 zł., za okonie 1,— zł., za płotki 1,— zł., za knurhany 0,10 zł.

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych 95% szprotów, 5% śledzi, 3% łososi, 50% węgorzy. Wywieziono do Gdańska 40% flądrer, 100% skarpi, 35% śledzi, 90% łososi, 85% mielnic i troci, 30% węgorzy, 50% pomuchli, 60% szczupaków, 35% okoni, 15% płotek. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.



Międzynarodowa kronika rybacka.

Niemcy.

Koordynacja rodzajów połowów z konsumcją. W Niemczech bardzo narzekają handlarze ryb na brak uzgodnienia pomiędzy połowami a potrzebami rynku. Pomijając nieregularność dostawy ryby na rynek, zależną od pogody, bo takiej nienormalności nigdy się uniknąć nieda, istnieć ma w Niemczech bardzo poważne nieprzystosowanie rybołóstwa do rynku, a rynku do warunków połowu.

W wodach północnej Europy ryba jest tańszą i lepszą latem, połowy więc letnie musiałyby znaleść lepszy odbyt wśród ludności. Tymczasem nawet świeżą rybę w Niemczech spożywają przeważnie w zimowej porze roku, nie naśladując pod tym względem Anglików, którzy się znakomicie przystosowali do połowów i spożywają latem więcej świeżej ryby aniżeli w zimie. A w Niemczech tylko latem 1927 roku wobec wyjątkowo zimnej pogody w pierwszej połowie lata rybołóstwo morskie, dostarczając rybę świeżą na rynki dla konsumcji, wbrew oczekiwaniom mogło osięgnąć o wiele większe zyski niż zazwyczaj o tej „martwej" porze. Odwrotnie, nie bez winy też jest rybactwo, które na jesieni zbyt jednostronnie łowi prawie wyłącznie śledzia sieciami ciągnonemi (śledzia trałowego), który nie znajduje dużego popytu, a musi właściwie zwrócić uwagę na połowy ryby równorzędnych, ażeby wprowadzić na rynek świeżą rybę wogóle, zapomnianą w letnich miesiącach przez konsumentów.

Wszystko powyższe zanotowane przez fachową prasę niemiecką wskazuje, iż w Niemczech istnieje nadal niezwalczona odraza do ryby morskiej świeżej i zachowuje się stara tendencja nabywania ryby żywej, którą oczywiście może być prawie tylko ryba słodkowodna.

Polega to oczywiście nie tyle na faktach zatrucia nieświeżą rybą, ale na nieznajomości ryb morskich. Dość powiedzieć, że u nas również, np. co do flądrer, mało komu jest wiadomo, że jeden z gatunków flądrer, łowiony na większych głębokościach, trafiając w inne warunki ciśnienia, nawet najstaranniej przechowywany psuje się nadzwyczaj szybko, lub przynajmniej traci smak. Spożywając tego rodzaju flądrę, smażoną w pozornie dobrym stanie, a właściwie już psującą się, można wywnioskować, iż latem nie należy spożywać świeżych flądrer smażonych. Cóż dopiero na dalszych rynkach, do których świeża ryba morska nie zawsze dociera w należytym stanie. We Francji krytyka fachowa bardzo narzeka na niewystarczającą jeszcze organizację sprzedaży świeżej ryby w halach rybnych Paryża. Wszędzie jednak jako główną przyczyną obniżającą spożycie morskiej ryby w świeżym stanie uważają niewystarczające uświadomienie ludności pod względem praktycznego spożycia tej ryby.

Danja.

Nadzwyczajne połowy śledzia w zatoce Aabenraa. Zatoka Aabenraa nawiedziona została tej zimy wyjątkową ilością śledzi, ławice których są tak gęste, że miejscami można było utrzymać pionowo wiosło wetknięte w masę tej ryby, wypełniającej niektóre części zatoki.

Miejscowe rybactwo miało z tych połowów fantastyczne wprost dochody.

I Polski Zjazd Hydrotechniczny.

Pierwszorzędne zagadnienia z dziedziny gospodarki wodnej w Polsce nie były dotąd w całokształcie swoim dyskutowane na żadnym ze zjazdów fachowych. Zjazd inżynierów meljoracyjnych i perjodyczne zjazdy inżynierów wodociągowych zajmowały się poszczególnymi tylko zagadnieniami z gospodarki wodnej, zaś zjazdy ogólne techników nie mogą tym sprawom poświęcić tyle czasu, ileby ważność ich wymagała. Tymczasem zaś wyczekuje rozważania cały szereg spraw pierwszorzędnego znaczenia, jak to: rozwój żeglugi i portów morskich, program rozbudowy sieci dróg wodnych, zabezpieczenie kraju przed powtarzającemi się powodziami, meljoracje podstawowe, wyzyskanie sił wodnych i t. p.

Rozwiązanie tych zadań powinno być przeprowadzone harmonijnie dla każdego dorzecza według jednolitego planu, w którym byłyby w należnej mierze uwzględnione postulaty tak komunikacyjne, jak energetyczne i meljoracyjne.

Zebraniem, wyjaśnieniem i uwypukleniem decyzji oraz myśli polskiej w tych i tym podobnych zagadnieniach gospodarki wodnej postanowił się zająć Komitet organizacyjny I polskiego zjazdu hydrotechnicznego, powołany do życia przez Wydział dróg lądowych i wodnych przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie. Zjazd ten postanowiono zwołać do Warszawy w początkach października 1928 r. Do udziału w zjeździe zamierzonem jest przyciągnięcie prócz sfer technicznych, również ekonomistów, przemysłowców i przedstawicieli samorządu. Ściślejszy program zjazdu będzie ogłoszony po zebraniu zgłoszeń na referaty, mające być przedłożonemi pod obrady zjazdu. Termin nadsyłania zgłoszeń referatów z podaniem dokładnem tytułu referatu został wyznaczony na 15 marca r. b., zaś termin nadsyłania referatów na 1 czerwca r. b.

Zakres poruszonych wyżej zagadnień jest tak obszerny, że należy wątpić, ażeby jeden zjazd mógł wszystkie sprawy wyczerpująco omówić, przypuszczać zatem należy, że zjazd ten wyłoni instytucję stałych kongresów gospodarki wodnej. Ażeby zatem w sferę wzajemnego porozumiewania się w powyższej dziedzinie wnieść od początku pewien ład i porządek, Komitet Organizacyjny zjazdu zaproponował nadsyłanie zgłoszeń-referatów o treści zaczerpniętej lub zbliżonej do treści wysuniętych poniżej zagadnień lub tematów:

1. Polskie porty morskie, ich znaczenie ekonomiczne i wyposażenie techniczne.

2. Postępy w technice eksploatacji statków morskich w związku z rozwojem ekspansji polskiej na morzu.

3. Najaktualniejsze zagadnienia w dziedzinie budowy sieci dróg wodnych w Polsce i kolejność ich wykonania w związku z rezolucjami przyjętemi w r. 1927 we Lwowie przez II Zjazd Techników Zrzeszonych.

4. Sposoby zwiększenia żeglowności rzek polskich, między innymi: odcinka Wisły udostępnionego dla przejazdu statków morskich.

5. Sprawa sfinansowania budowy dróg wodnych w Polsce i rozwoju floty handlowej.

6. Postępy w budowie i technice eksploatacji taboru dróg wodnych śródlądowych i jego zastosowanie do obecnych i przyszłych warunków żeglugi w Polsce.

7. Regulacja rzek, jej zasady i zastosowanie w Polsce, między innemi: normalizacja koryta i budowli dla rzek górskich.

8. Powodzie na ziemiach polskich i możność zmniejszenia ich klęski.

9. Siły wodne i warunki ich wyzyskania w Polsce, w szczególności konkurencja i współpraca zakładów: wodnych z cieplikowymi.

10. Studja i badania hydrologiczne w związku z zadaniami budownictwa wodnego, w szczególności badania nad ruchem wody w rzekach i kanałach, ruchem rumowiska rzecznego, zjawiskami zlodzenia, odpływem w związku z czynnikami fizjograficznemi i t. p.

11. Zadania samorządów na polu gospodarki wodnej, w szczególności przy budowie i eksploatacji dróg wodnych, rozwoju floty handlowej, przeprowadzenia meljoracji podstawowych i szczegółowych, wyzyskaniu sił wodnych i t. p.

12. Kształcenie i wykorzystanie sił technicznych w celu dźwignięcia gospodarki wodnej w Polsce na odpowiedni poziom.

Jedno z najaktualniejszych zagadnień hydrotechnicznych doby obecnej w Polsce, jakiem jest sprawa osuszenia Polesia, będzie postawiona na porządku dziennym zjazdu hydrotechnicznego jako sprawozdanie z poświęconego specjalnie temu zagadnieniu zjazdu meljoracyjnego, który odbędzie się w sierpniu r. b.

Nadsyłane referaty nie powinny wynosić ponad 1 arkusz druku, w wyjątkowym wypadku do 1½ arkusza. Referaty zgłoszone i przyjęte przez Komitet organizacyjny zostaną wydrukowane i rozesłane przed zjazdem zgłaszającym się uczestnikom zjazdu. Pożądanem jest ponadto nadsyłanie krótkich komunikatów na zjazd, nie zakańczanych rezolucjami, a dotyczących zagadnień poruszonych wyżej lub do nich zbliżonych w zakresie poczynionych donioślejszych obserwacji, badań lub osiągniętych w praktyce wyników. Korespondencję kierować należy do Warszawy, ulica Jasna 10, Dyrekcja Dróg Wodnych, Sekretarjat Zjazdu Hydrotechnicznego.

Przyszłość trampów-motorowców.

A. C. Hardy B. Sc., wydawca „Motorship" w New-Yorku, podkreśla w swym rocznym raporcie o postępie w dziedzinie konstrukcji motorowców, fakt, że w roku 1927 zbudowany tonaż przekroczył o 700.000 ton brutto tonaż statków z parową siłą popędową. Ogółem zbudowano 1.589.000 ton motorowców, podczas gdy statków innego typu tylko 1.485.000 ton.

W roku 1914 najsilniejszym motorowcem był m. s. „Annam", należący do East Asiatic Co., o sile 2.600 KM. W r. 1927 na liście motorowców znajdują się takie statki, jak wielki pasażerski m. s. „Augustus", posiadający cztery dwustronnie działające motory Diesel'a, każdy po 7.000 KM.

Analizując statystykę tonażu motorowego, można wyciągnąć pewne pouczające wnioski. Wielka Brytanja, która w założeniu ze względu na swe olbrzymie bogactwa węgla nie jest nacją motorowców, posiada i pracuje z nie mniej jak z 49%-owym tonażem motorowców. Z tych 49% prawie 20% należy do armatora Lord Kylsant, właściciela „Royal Mail Steam Packet Co.", i zarządzającego prawie trzymiljonowym tonażem, który w szybkiem tempie przystosowywuje do konstrukcji Diesel'a.

Pozostałe 29% angielskiego tonażu motorowców, równających się 9,12% światowego tonażu motorowców, niewiele są niższe od 9,6% posiadanych przez Włochy. 34% światowego tonażu motorowców, posiadają państwa skandynawskie. Procentowo zajmują one drugie miejsce po tonażu angielskim, zatrudnionym w transporcie zboża z Laplaty do Europy, artykułów żywnościowych z zachodniego brzegu Stanów Zjednoczonych na daleki Wschód i kawy brazylijskiej do San Francisco.

Ogółem około 71% skandynawskiego tonażu motorowego jest na usługach dzikiej żeglugi (tramp work). Jeśli weźmiemy pod uwagę, że państwa skandynawskie zajmują drugie miejsce pod względem tonażu motorowego, to musimy zwątpić, czy twierdzenie ustalone w ostatnich latach, iż ze zjawieniem się motorowca „tramp-ship" (dziki statek) zniknie, jest słuszne. W rzeczywistości twierdzenie to jest poniekąd słuszne, ale różnica leży w tem, że dawniej statek uprawiał żeglugę dziką przybrzeżną, tramp motorowy natomiast, co dotyczy szczególnie skandynawskich, pracuje na podstawie długoterminowych charterów.

Wprowadzanie i wyprowadzanie statków w Gdyni.

Statki przychodzące do Gdyni, jak zwykle, podnoszą na redzie pilotową flagę i stają na kotwicy. O ile przybyły statek nie ma być natychmiast wprowadzonym do portu z powodu braku wolnego miejsca lub ładunku dlań przeznaczonego, to wychodzi do statku „dyżurny" holownik (zawsze prawie „Ursus") bez pilota, notuje nazwę oraz czas przybycia na redę i przy tem poleca spuścić pilotowy sygnał i czekać na rozporządzenie. Statki przybyłe na redę w nocy stwierdzają się zrana. Do statku mającego być wprowadzonym do portu, po uprzedzeniu go o tem, o ile już stał na kotwicy, wyjeżdża na holowniku pilot, holownik wysadziwszy pilota, asystuje statkowi z redy, przy podejściu do nabrzeża, czasem bierze statek na hol, ale najczęściej pomaga tylko przy dobijaniu, przez dopychanie statku dziobem zaopatrzonym w odpowiedni ochraniacz pleciony. Przy tem holownik powinien zawsze znajdować się w takiej pozycji w stosunku do przybijającego statku, by w każdej chwili móc dopchnąć ten statek w odpowiedniem miejscu, t. j. dziobem lub rufą, a czasem w obie części po kolei, zależnie od wiatru i burty przykładania.

Po naładowaniu czasem pilot wyprowadza statek bez pomocy holownika, o ile jest odpowiednia pogoda i statek stał z kotwicą, dziobem w kierunku morza, przeważnie zaś holownik wyholowuje statek z portu i następnie zdejmuje pilota, zaś w wypadkach, gdy stan morza nie daje możności zdjęcia pilota ze statku, ostatni idzie na holowniku. Statki wprowadzane do basenu wewnętrznego najczęściej bywają obracane przez holownik natychmiast po wprowadzeniu, tak by stały dziobem w kierunku wyjścia, zaś przy molo południowem statki cumują się w zależności od kierunku wiatru podczas wejścia do portu. (NB. Przy zachodnich kierunkach wiatru — dziobem do lądu, przy wschodnich odwrotnie), najczęściej dziobem w kierunku lądu; a przy zewnętrznej stronie jeszcze ze względu na zanurzenie. (Bo w stronę rybackiego portu zmniejsza się głębokość.)

Statki załadowane w pozycji dziobem w kierunku lądu, przy wyjściu odholowują się za rufę do awanportu i obracają się (na 180°) przy pomocy holownika dziobem w kierunku wyjścia. Takie obracanie statku w innych portach odbywa się zwykle przy pomocy dwóch holowników, zaś w Gdyni, dotąd, z braku drugiego silnego holownika odbywało się to przy pomocy

jednego „Ursusa" i szło tak sprawnie, że nawet wielu zagranicznych kapitanów wyrażało swój podziw, wobec czego system ten zasługuje na krótkie jego objaśnienie.

Otóż po odholowaniu załadowanego statku za rufę od naberzeża do awanportu, pilot daje maszynie statku bieg naprzód, (często wbrew chęci kapitana statku — dać wstecz), kładzie ster na burtę, w którą stronę, zależnie od wiatru, ma zamiar obracać, daje odpowiedni sygnał holownikowi, poczem holownik zaczyna obracać statek, pilot zaś reguluje biegiem maszyny statku, pracując wciąż tylko naprzód, względnie dając — stop. Po kilku względnie kilkunastu minutach, statek zostaje obróconym, hol się puszcza, statek wychodzi z portu, holownik podchodzi do burty i zdejmuje pilota. **To ostatnie podchodzenie dużym i ciężkim holownikiem do burty statku będącego w ruchu, jest wyjątkowo trudnem i ryzykownem, ponieważ często nieuniknione przy tem uderzenie może wywołać uszkodzenie burty, przy używaniu zaś do tego łodzi, lub małego holownika, podobne wypadki są wykluczone.**

J. L....

Żegluga wewnętrzna.

Organizacja wydziału frachtowego na Odrze.

W latach 1920 do 1924 istniał na Odrze założony przez żeglugowców rzecznych wydział frachtowy, który jednak następnie przestał istnieć, ustępując miejsca wolnej gospodarce. Obecnie powstaje nowy wydział frachtowy, który będzie pośredniczył również pomiędzy interesami żeglugi a przedsiębiorstw handlowych dla węgla, oraz spożywcami. Wydział frachtowy będzie służył również celom dostosowania do potrzeb życia warunków frachtowania w żegludze na Odrze, które zawierają wiele klauzul przestarzałych.

Estonja.

Projekty dotyczące portów i dróg wodnych. Ministerstwo dróg i komunikacji przedłożyło parlamentowi projekt reorganizacji portów i dróg wodnych. W projekcie uwzględniona jest reorganizacja wszystkich portów, ktore mogą mieć eksploatację handlową. W projekcie nie umieszczone są plany dalsze, których realizacja mogłaby napotkać na finansowe niemożliwości.

Program nie przewiduje reorganizacji portu w Tallinnie, Parnawie i Hungerburgu, których rozbudowa wymaga wypracowania specjalnych projektów. Na projekt portu w Tallinnie rozpisany jest już konkurs międzynarodowy projektów.

Z dróg wodnych wewnętrznych projekt przewiduje udostępnienie dla żeglugi rzeki Embach. W związku z tą regulacją przewiduje się budowę szluz i kanału obwodowego dla ominięcia wodospadów na Narowie koło Narwy.

Projekt narowski przewiduje wydatek 405.000 koron estońskich, przebudowa zaś portów 733.000 koron.

Realizacja projektu kanału obwodowego dokoła wodospadu na Narowie obiecuje przynieść Estonji duże korzyści ekonomiczne. Jak wiadomo, dolna i górna Narowa są już dziś rzekami żeglownemi, rzeka zaś Embach od Dorpatu (Tartu) do jeziora Pejpus dziś jest dostępna dla mniejszych statków i może stać się łatwo drogą żeglowną dla mniejszych statków morskich. Wnętrze Estonji otwarte zostanie taniej komunikacji morskiej przez ujście Narowy i port w Hungerburgu nabierze dość poważnego znaczenia.

Czy wyraz „locja" jest potrzebny.

Coraz więcej w naszym użytku się spotyka wyraz locja, nieznany innym językom prócz rosyjskiego, który zbudował słowo to na niemieckim pniu z końcówką łacińską.

Urzędowo przyjęty jest u nas dla prowadzącego do portu i znającego lokalne dojazdy dyplomowanego marynarza wyraz pilot, a nie locman (też rosyjski a nie niemiecki Lotse, który gramatycznie jako rzeczownik męskiego rodzaju jest u nas niemożliwy).

Skoro więc nie mamy locmana, lecz pilota jak na całym świecie, to też nie powinniśmy mieć locji, lecz pilotaż.

Znamienne jest, że Niemcy wydają czasopismo „Der Pilot", uzasadniając w ten sposób zupełną lokalność wyrazu „Lotse", który jest zniekształceniem wyrazu „pilot".

Nie naśladujmy więc słowotwórstwa rosyjskiego, które zbyt nieoględnie czerpało z najbliższego źródła, nie docierając do słów właściwych.

Były to zresztą inne czasy. Dziś wszystkie języki, dzięki wyższemu poziomowi wiedzy językoznawczej, łatwiej się chronią od przywłaszczeń naiwnych i źle przetrawionych.

Ruch portowy.

GDYNIA.

Na wejściu:

9 lutego: łot. par. **Kaupo** 1458 t z Sztokholmu próżny (Speed).

10 lutego: pol. par. **Katowice** 1108 t. z Norrköpingu próżny (Żegl. Polska), szw. par. **Nordöst** 629 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.).

11 lutego: szw. par. **Patria** 1108 t. z Horsensu próżny (Pol. Ag. Morska), duń. par. **Ester Maria** 1119 t. z Szczecina próżny (Reinhold).

12 lutego: łot. par. **Imanta** 731 t. z Amsterdamu próżny (Polski Lloyd).

13 lutego: niem. par. **Aeolus** 357 t. z Hamburga z 250 t. ryżu (Hartwig), franc. par. **Chateau Lafite** 1285 t. z Gandawy z 1000 t. tomasówki (Polski Lloyd), niem. par. **Helene** 1324 t. z Kopenhagi próżny (Speed), szw. par. **Macedonia** 933 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

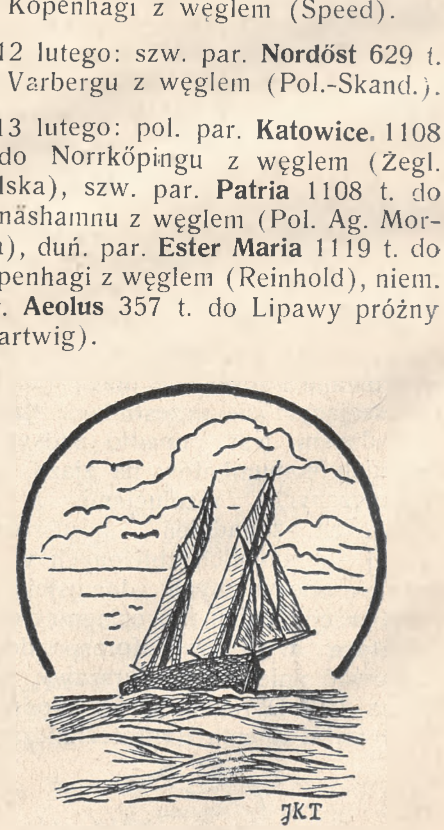
9 lutego: szw. par. **Camelia** 858 t. do Göteborga z węglem (Hartwig).

10 lutego: łot. par. **Gauja** 895 t. do Rygi z węglem (Polski Lloyd).

11 lutego: łot. par. **Kaupo** 1458 t. do Kopenhagi z węglem (Speed).

12 lutego: szw. par. **Nordöst** 629 t. do Varbergu z węglem (Pol.-Skand.).

13 lutego: pol. par. **Katowice** 1108 t. do Norrköpingu z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Patria** 1108 t. do Nynäshamnu z węglem (Pol. Ag. Morska), duń. par. **Ester Maria** 1119 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. **Aeolus** 357 t. do Lipawy próżny (Hartwig).



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Sól luzem				
3000 tons	Gdańsk-Władiwostok		27/-	za tonę
500 „	„ Danja	p. kr.	7/-	„ „
300 „	„ Kłajpeda		6/-	„ „
250 „	„ Lipawa		6/3	„ „
250 „	„ Helsingfors		7/-	„ „
Żelazne blachy i szyny do 9 m. długości				
300 tons	Gdańsk-Malmöe	s. kr.	8,-	za tonę
200 „	„ Landskrona	„ „	8,-	„ „
700 „	„ Helsingborg	„ „	8,50	„ „
100 „	„ Göteborg	„ „	9,-	„ „
50 „	„ Kłajpeda		8/9	„ „
40 „	„ Tallinn		9/6	„ „
60 “	„ Sztokholm	s. kr.	9/-	„ „
200 „	„ Antwerpja	„ „	10/6	„ „
100 „	„ Londyn	„ „	12/-	„ „
10.000 rudy	„ Lulea/Gdańsk	„ „	4,35	„ „
3.000 ton rudy	Gefle/Värtan-Oxelösund/ i Gdańsk/Gdynia	„	3,30	„ „
2.500 „ „	Narvik-Gdańsk		3,30	„ „
10.000 „ ryżu	Burma-Gdynia		32/-	„ „
5.000 „ fosfatu	Tampa-Gdańsk		4,25	„ „
1.000 „ „	Gandawa-Gdańsk		5/9	„ „
250 „ blachy okręt.	Antwerpja-Gdańsk		6/6	„ „
3.000 „ fosfatu	Susa-/Sfax „		8/9	„ „
2.000 „ złomu	Rouen „		7/-	„ „
1.200 „ „	Nantes „		7/3	„ „
7.000 „ saletry	Tocopilla „		21/6	„ „

Podane stawki są bez zobowiązania.

Budownictwo okrętów.

System wręg wzdłużnych w budownictwie statków morskich. W ostatnich latach system budowy według systemu wręg wzdłużnych, znany również pod nazwą systemu Isherwooda od nazwiska konstruktora znalazł o wiele mniejsze zastosowanie aniżeli w drugiej połowie wojny światowej i w pierwszych latach po jej zakończeniu. System został udoskonalony jako system „bezkątnicowy“, pozwalający na znaczne ulżenie szkieletu i oszczędności w materjale bez osłabienia mocy, a mimo to system ten dalej się nie rozpowszechnił. Tłumaczy się to okolicznością, że i system poprzecznych wręg doznał dużych ulepszeń w ostatnich latach, wobec czego dla zwykłych statków zbyteczne jest przejście do systemu usztywnienia wzdłużnego. Szerokie zastosowanie natomiast system Isherwooda znalazł w budowie statków cysternowych. W ostatnich czasach jednak nastąpiło znaczne „nasycenie rynku“ statkami cysternowymi, które budowano gorączkowo właśnie w drugiej połowie wojny światowej i w pierwszych latach po jej zakończeniu (1915—1920). Prócz statków tankowych system Isherwooda nadaje się również do budowy statków na przewóz rudy.

Jak znacznie spadła budowa według systemu wzdłużnych wręg w ostatnich latach świadczy najlepiej fakt, że w roku 1918-ym zbudowano 250 statków takich o ogólnej nośności 2 385 550 ton D. W., w roku 1927-ym tylko 67 statków o ogólnej nośności 394 900 ton D. W.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

NIEMCY.

Stan budownictwa okrętów w Niemczech w roku 1927. Zajęcie stoczni niemieckich pracą w roku ubiegłym było znaczne, sięgające 650 000 t. r. br. W przedwojennych czasach było ono dwakroć większe, jednak włączając w to poważne budownictwo okrętów wojennych, wobec czego obecny stan budownictwa okrętów należy oceniać znacznie wyżej, niż na 50 proc. przedwojennego.

Zajęte były jednak przeważnie większe stocznie, mniejsze zadawalniały się naprawą statków, która dawała nieraz niezłe dochody, lecz nie pozwalała na pełne wykorzystanie warsztatów.

Dywidendy wypłaciły od 8—2 i 1½ proc. następujące stocznie: Blohm i Voss w Hamburgu, Bremeński Vulkan, Atlas Werke, Lübecker Maschinenbau Ges., Unterweser A. G. i Oertz Werke, oba ostatnie przedsiębiorstwa są mniejsze. Istnieje opinja, że stopień zajęcia budownictwa okrętów nie stoi w normalnym stosunku do osiągniętych zysków, gdyż ze względów konkurencyjnych stocznie budują z minimalnym zyskiem, a nawet, jak widać w poszczególnych wypadkach, ze stratami.

Ruch portu w Emden w roku 1927. Ruch portowy w roku 1927-ym w porównaniu z poprzednim rokiem znacznie się zmniejszył. Przybyło do portu w roku 1927-ym 2 405 statków o łącznej ładowności 1 790 394 t. r. n. w roku 1926-ym 3 236 statków z 2 707 586 t. r. n., a w roku 1925-ym 2 335 statków z 179 122 t. r. n. Widać więc że po przejściu konjunktury strejku angielskiego ruch powrócił do wielkości z roku 1926-go.

DANJA.

Ruch portu Kopenhagi w 1927 r. Na wejściu zanotowano w roku 1927 18 648 statków o łącznej ładowności 5 534 776 ton rej. netto, liczby te przewyższają liczby z poprzedniego roku o 258 statków 330 000 ton. W ruchu tem nie liczone są 625 statków o łącznej ładowności 380 000 ton, które zgłosiły się do portu tylko na zlecenie lub dla bunkrowania.

Nie mniej jednak ruch Kopenhagi jest wyolbrzymiony przez znaczny ruch statków przybrzeżnej żeglugi, trajektu do Malmö itp. Widać to już z porównania z Gdańskiem, mianowicie średni statek w Gdańsku zawijający w roku 1927-ym ma 561 ton w Kopenhadze zaś 297 ton. Porty leżące w cieśninach jak Konstantynopol, Kopenhaga, Singapur mają zawsze ruch w liczbach znacznie większy aniżeli porty eksportowo-importowe, leżące na wybrzeżu. W każdym razie Kopenhaga zachowuje swe znaczenie jako port wejściowy na Bałtyk, będąc połączona ze wszystkimi większymi portami Bałtyku stałemi linjami.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w r. 1927. W miesiącu grudniu zawinęło do portu Antwerpji 941 statków morskich o łącznej ładowności 1.998.930 ton, w tem 10 żaglowców o ł. ład. 3.366 ton.

W całym roku 1927 zawinęło do portu 11.418 statków morskich o ł. ład. 23.490.300 ton, w tem 11.254 parowców i motorowców o ł. ład. 23.446.186 t. i 124 żaglowce o ł. ład. 44.114 ton. W roku 1926 cyfry te przedstawiały się następująco: 11.599 statków i 22.794.896 t. w tem 11.476 parowców (22.768.882 t.) i 123 żaglowce (26.014 t.). Zaznaczyć należy, że w roku 1927 zwiększył się średni tonaż statku na wyjściu z 1965 t. na 2049 t. przez co mimo, że liczba statków przybyłych do Antwerpji w r. 1927 była niższa niż w r. 1926, ogólny tonaż przewyższył cyfrę z r. 1926 o 695.404 t.

Wśród statków na wyjściu było 5008 angielskich, 1873 niemieckie, 943 belgijskie, 718 holenderskich, 665 norweskich, 616 francuskich, 406 szweckich, 389 duńskich, 166 amerykańskich, 111 fińskich, 104 włoskie, 98 japońskich, 67 greckich, 63 brazylijskie, 48 gdańskich, 42 łotewskie, po 29 hiszpańskich i portugalskich, 10 jugosłowiańskich, 8 sowieckich, 6 **polskich**, 5 estońskich, 4 rumuńskie, po 3 czechosłowackie i kłajpedzkie, 2 panamskie, po 1 austrjackim i peruwiańskim.

ANGLJA.

Nowa reglamentacja przewozu benzyny na pokładzie statków handlowych. Board of Trade świeżo zmienił reglementację przewozu benzyny na pokładzie statków handlowych w następujący sposób: paragraf D. na stronicy 79-ej przepisów „Memorandum" Relating to The Carriage of Dangerous Goods and Explosives in Ships" brzmi obecnie jak następuje: co dotyczy statków towarowych niema żadnych przeszkód przewozowi na pokładzie ograniczonej ilości benzyny, zawartej w stalowych beczkach, lub w grubych skrzyniach ołowianych, przy warunku, że te zbiorniki są szczelne i mocne i są przywiązane w taki sposób, że nie krępują manewrowania przyrządami statku lub nie czynią go niezdatnym do żeglugi morskiej.

Pojedyńczy zbiornik nie powinien zawierać więcej niż 50 gallonów (1 gallon równa się 4,54 litra), a żaden statek nie może przewozić na pokładzie więcej niż 15 ton; przepisy te nie dotyczą statków cysternowych.

Benzyna powinna być uchroniona od bezpośrednio padających promieni słonecznych. Prócz tego w każdym wypadku ma benzyna przewozić się w ten sposób na pokładzie.

Plakaty umieszczone w miejscach bardzo widocznych powinny zwracać uwagę na niebezpieczeństwo, jakie wywołuje palenie lub zapalenie zapałek w pobliżu tego towaru.

ALBANJA.

Port Duraco. Została zawarta umowa między ministerstwem robót publicznych Albanji a towarzystwem Mazzarana. Umowa ta przewiduje między innemi zwolnienie włoskich statków na 5 lat od opłat portowych jako rekompensata za kredyt ze strony Włoch na budowę portu.

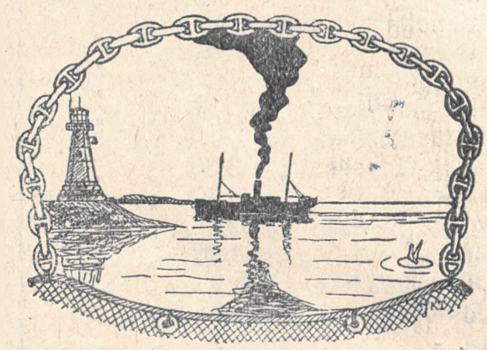
WŁOCHY.

Zapotrzebowanie na materjały i części do budowy okrętów we Włoszech. Niedawna dostawa 600 ton stalowych części do budowy okrętów do Londynu na parowcu „Tczew" pozwala również poruszyć sprawę dostawy poszczególnych części do budownictwa okrętów we Włoszech. Mianowicie stocznie w Trieście i Monfalcone wysoce są zajęte dziś budową statków i oddają wtórne zamówienia na tego rodzaju przedmioty osprzętu okrętowego jak: drzewo okrętowe, okucia okrętowe, blachy, sztaby, żelazo budowlane, okucia na drzwi i okna, meble, okucie na meble, drut z mosiądzu i miedzi, sprzęty z chińskiego srebra, łożyska żelazne i mosiężne, armatury drewniane, sprzęt emaljowy, kasy ogniotrwałe, artykuły techniczne, farby i laki itd. Wszystek towar powinien być pierwszorzędnej jakości. Dla towarów kosztowniejszych jak wiadomo, Triest dość korzystnie leży względem Polski co do połączeń kolejowych.

Czasopismo L'Idea Marinara wychodzące w Genui przestało wychodzić z dniem 1 stycznia b. r. Pismo to służyło przeważnie celom propagandy morskiej, a w mniejszym stopniu bieżącym potrzebom żeglugi.

AUSTRALJA.

Sprzedaż reszty australijskiej floty rządowej. 29-go lutego sprzedawana będzie z licytacji reszta Australian Commonwealth Line. Pozostało jeszcze 12 parowców, z których 5 o szybkości 15 mil budowane w latach 1921—1922 dla osobowej linji Sydney—Londyn przedstawiają największą wartość.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

9 lutego:
szw. par. **Camelia** 858 do Göteborga.
10 lutego:
łot. par. **Gauja** 895 do Rygi.
11 lutego:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Kopenhagi.
12 lutego:
szw. par. **Nordöst** 629 do Varbergu.
14 lutego:
szw. par. **Patria** 1 108 do Nynäshamnu,
duń. par. **Esteher Maria** 1119 do Kopenhagi,
pol. par. **Katowice** 1108 do Norrköpingu.
15 lutego:
łot. par. **Imanta** 731 do Lipawy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 19 786 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

6 lutego:
szw. par. **Plato** 451 do Ystadu,
szw. par. **Grenna** 590 do Odense,
austr. mot. **Donau** 260 do Królewca,
szw. par. **Annie** 698 do Ystadu,
łot. par. **Kurland** 428 do Mariageru.
7 lutego:
szw. p. **Amazone** 379 do Helsingborga,
szw. par. **Robert** 1604 do Göteborga,
szw. par. **Koster** 548 do Halmstadu,
niem. par. **Marta Schröder** 344 do Horsensu,
szw. par. **Gusten** 354 do Landskrony,
niem. par. **Patria** 881 do Malmö,
niem. par. **Südsee** 1 040 do Aalborga.
8 lutego:
niem. par. **Hugo Ferdinand** 1 092 do Lorient,
łot. par. **Viesturs** 338 do Svendborga,
szw. par. **Fagervik** 1 084 do Bordeaux,
niem. par. **Else Hugo Stinnes,** 1 687 do Gandawy,
szw. par. **Tanja** 341 do Oskarshamnu.
9 lutego:
duń. par. **Daneielt** 724 do Oslo,
szw. par. **Fredborg** 493 do Uddevalli,
niem. par. **Possehl** 1 346 do Kopenhagi.
łot. par. **Krimulda** 1 150 do Lipawy.
10 lutego:
szw. par. **Maj** 1 144 do Drammen,
norw. par. **Sarpen** 1 100 do Sarpsborga,
niem. par. **Werner Kunstmann** 2 379 do Wenecji,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 590 do Göteborga,
niem. par. **Tip** 765 do Malmö,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
szw. par. **Elsie** 826 do Karlskrony,
duń. par. **Vendia** 627 do Kopenhagi.
11 lutego:
duń. par. **Frieda** 1 270 do Göteborga,
fsk. par. **Meta** 1 018 do Abo,
szw. par. **Greta** 191 do Sarpsborga,
niem. par. **Eduard** 574 do Treportu,
szw. par. **Anna** 714 do Oslo,
niem. par. **Helga Ferdinand** 1 333 do La Rochelle,
szw. par. **Merkur** 800 do Halmstadu,
duń. par. **Skinfaxe** 1 014 do Kopenhagi.
12 lutego:
wł. par. **Chiabrera** 2 585 do Genui,
niem. par. **Swinemünde** 1 159 do Bordeaux,
niem. par. **Ragnar** 434 do Sönderborga,
szw. par. **Bertil** 495 do Vejle,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
niem. par. **Phila** 727 do Odense,
szw. mot. **Karin** 229 do Ystadu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 90 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

6 lutego:
niem. par. **Indra** 756 do Swinoujścia,
niem. par. **Borkum** 629 do Harburga.
8 lutego:
niem par. **Falk** 853 do Antwerpji (i z zbożem).
9 lutego:
niem. par. **Utgard** 728 do Rotterdamu (i z tow.),
niem. par. **Marta** 295 do Tynedocku.
10 lutego:
niem. par. **Brake** 336 do Harburga.
11 lutego:
duń. par. **Flynderborg** 858 do Londynu,
niem. p. **Geheimrat Mahn** 609 do Hullu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 23 600 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

11 lutego:
niem. par. **Hagen** 1 002 do Rotterdamu.

6 lutego:
niem. par. **Marta** 259 z Londynu.
7 lutego:
niem. par. **Elbing** IV 185 z Kopenhagi.
8 lutego:
szw. żagl. **Hedda** 116 z Kopenhagi.
10 lutego:
szw. par. **Rubfred** 408 z Rouen.
12 lutego:
norw. par. **Barbara** 670 z Stavangeru.

Statki powyższe przywiozły łącznie 3 800 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

8 lutego:
łot. par. **Kalpaks** 1 182 z Antwerpji,
szw. par. **Dalhem** 642 z Terneuzen.
12 lutego:
łot. par. **Biruta** 1 091 z Gandawy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 600 ton nawozów sztucznych.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

8 lutego:
niem. par. **Teutonia** 768 z Kopperwerkshamnu,
duń. par. **Mette Jensen** 1 989 z Melilli.
9 lutego:
szw. par. **Inga** 731 z Oskarshamnu.
10 lutego:
gr. par. **Gladstone** 1 551 z Stratoni,
niem. par. **Dalaelfen** 879 z Setubalu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 13 600 ton rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

6 lutego:
szw. par. **Karin** 196 z Sztokholmu,
duń. par. **Katholm** 877 z Aalborga,
niem. par. **Tatti** 354 z Hamburga,
niem. par. **Erna** 491 z Hamburga.
7 lutego:
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga,
szw. par. **Proletary** 596 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Carl** 166 z Hamburga,
hld. par. **Erato** 367 z Amsterdamu.
8 lutego:
ang. par. **Kolpino** 1 465 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Luna** 279 z Bremy,
niem. par. **Reval** 575 z Lubeki,
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
duń. p. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
9 lutego:
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu.
10 lutego:
niem. mot. **Vulkan** 514 z Rotterdamu,
fr. par. **Seine** 813 z Kopenhagi,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Bacchus** 381 z Rotterdamu,
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga.
11 lutego:
ang. par. **Baltonia** 1 449 z Lipawy (i z pas.),
fsk. par. **Navigator** 2 273 z Hangö,
niem. par. **Lothar** 257 z Lipawy.
12 lutego:
duń. par. **Tomsk** 709 z Odense,
duń. par. **Lituania** 3 940 z Nowego Jorku (i z pas.),
niem. par. **Siegfried** 330 z Szczecina,
hld. par. **Iris** 720 z Amsterdamu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

6 lutego:
ang. par. **Dagö** 1 057 do Rygi,
szw. par. **Roland** 1520 do Konstantynopola.
7 lutego:
niem. par. **Elsa** 505 do Szczecina,
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Lipawy,
niem. par. **Erna** 491 do Rygi.
8 lutego:
sow. par. **Proletary** 596 do Rygi,
duń. par. **Farö** 277 do Svendborga.
9 lutego:
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu,
niem. par. **Utgard** 728 do Rotterdamu (i z drzewem).
10 lutego:
ang. par. **Kolpino** 1 456 do Hullu (i z pas.),
niem. par. **Victor** 469 do Hamburga.
11 lutego:
niem. par. **Gisela Schröder** 522 do Malmö,
fr. par. **Caudebec** 976 do Bordeaux,
ang. par. **Helmond** 581 do Leith,
niem. par. **Tatti** 353 do Hamburga,
niem. par. **Reval** 575 do Tallinnu,
niem. par. **Carl** 166 do Kłapedy,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
hld. par. **Erato** 367 do Amsterdamu,
ang. par. **Baltonia** 1 449 do Londynu (i z pas.),
niem. mot. **Vulkan** 514 do Królewca,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi (i ze zbożem),
niem. par. **Orest** 382 do Rotterdamu.
12 lutego:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).

MORSKI RUCH TOWAROWY.

13. II hld. par. IRIS 720 t. (Prowe) przywiózł z Amsterdamu i wyładował w śpichrzu Baltic:
herbaty 6, 5 t., proszku kakaowego 8 t., skór wołowych 11 t., kawy 21,5 t., skór sol. 14 t., rodzynek 15 t., kakao 25 t., ryżu 17 t., śliwek i winogron susz 182 t., pieprzu 2 t., kminku 5 t., cynamonu 2,7 t., oleju lnianego 1,5 t., korynt 16,5 t., migdałów 1 t., kaszki pszennej 10 t., śliwek 4 t., bieli ołowianej 5 t., łańcuchów 28 t.

13-go lutego niem. par. SIEGFRIED 329 t. (Prowe) przywiózł z Szczecina:
tranu 1 t., papieru 24 t., żelaza taśmowego 5 t., laku oleinego 5 t., papy 10 t., szklanej wody 5 t., żelaza formowego 16 t., śledzi 7,5 t., mączki wielorybnej 2,5 t., oleju kokosowego 12 t., oleju palmowego 6 t., oleju soja 173 t., próżnych worków 22 t.

14/II niem. par. MARGARETE 170 t. (Porwe) przywiózł z Hamburga:
pomarańcz 5 t., cytryn 1,5 t., migdałów 7,5 t., jabłek suszonych 0,5 t., części maszynowych 2 t., oleju palmowego 2,5 t., kawy 5 t., sułtanek 0,8 t., oleju smarowego 4,5 t.

14/II niem. par. AUGUST 268 t. (Prowe) przywiózł z Hamburga:
śrutu słonecznikowego 198 t., sułtanek 1,5 t., rudy manganowej 1,5 t., migdałów 1,5 t., mączki z łusek ryżowych 104 t., śliwek 2 t., oleju maszynowego 4 t., łoju 18 t., winogron 0,5 t., świeżych owoców 11,5 t.

15/II fr. par. CHATEAU LAFITE (Worms) przywiózł przez Gdynię z Bordeaux 114,4 t. drobnicy, z Brestu 2,7 t. sardynek, z Havru 56,3 t. drobnicy, z Antwerpji 586,3 t. drobnicy, z Gandawy 1,75 t. sadzy.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie lutego

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 169 148, sól 1 110, superfosfat 7 500, parafina 740, cement 6 240, oleje 3 100, sól potasowa 890.

Prod. roślinne: jęczmień 3,200, ow. strączkowe 609, mączka kartoflana 145, cukier sur. 2 526, rafinada 79, pasza dla bydła 210, melasa 660, drzewo 24 405, koniczyna 670, rzepak 10, smoła drzewna 120.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 105, skóry 34.

WWÓZ: Prod. mineralne: tomasówka 48, węgiel 80, saletra chilijska 5 920, ruda żelazna 10 370, żelazo i stal 220, żelastwo (złom) 13 617.

Prod. roślinne: pszenica 930, ryż 290, żywica i kalafonja 186, oleje 359, ekstrakty garbnikowe 60.

Prod. zwierzęce: smalec 79, śledzie sol. 250, tłuszcze 175, skóry sol. 410, wełna 184.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21.2.	Lituania	Baltic America Line
	"	" "	13.3.	Estonia	"
	"	" "	31.3.	Lituania	"
20. 2.	" Londynu	" Londynu	24.2.	Tasso	Ellerman Wilson-Line
21. 2.	" Hull	" Hull	24.2.	Kolpino	"

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
19. 2.	z Le Havre	do Le Havre	20. 2.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
8. 3.	"	" "	9. 3.	" " "	
2. 3.	"	" "	3. 3.	" Virginie	"

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Ai let Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,30 zł
— Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.